

平時事業からの離脱を円滑化する 具体的方策について

検討の目的・概要

検討の目的・概要

検討の目的

- 南海トラフや首都直下地震などの大規模災害においては、海上輸送の担い手として、民間船舶活用に対する期待も大きい。
- 一方で、災害発生時において、物理的に活用可能な民間船舶が存在していたとしても、実際に船舶運航事業者が災害支援のための余席やチャーター用の船舶を確保するにあたっては、荷主や予約済の旅客等に対する説明や調整に時間を要する場合が多い。
- そのため、なるべく平事業に多大な影響を与えずに、活用可能な船舶を円滑に増やす具体的な方策(便数の抑制や配船の工夫など)の可能性及びその効果について、船舶運航事業者をはじめとする関係者間で検討を進めることにより、実際の災害発生時における船舶手配依頼に対し、事業者の迅速な対応を容易にすることを期待するものである。
- 検討にあたっては、一定のブロック間の輸送に関し南海トラフを想定した活用ニーズの規模感を参考にするものの、実際の発災時の輸送計画そのものを策定することを目的とするものではなく、また、検討した具体的工夫について関係者が何らかの義務を負うものではない。
- また、荷主や予約済の旅客等に対する説明の円滑化方策について、標準運送約款に災害支援対応の場合の取り扱いを明記することも含め、これまでの災害支援対応における実情を踏まえ、検討を進める。

検討対象

具体的に以下のケースを想定し、活用可能船舶の具体的確保方策を検討する。

- 1) モデル地域
北海道～本州間の海上輸送
- 2) フェーズ
 - ア) 発災～3日間(実働部隊の輸送を想定)
 - イ) 発災3日以降(物資輸送及びホテルシップ等の被災者支援を想定)

検討の目的・概要

検討内容

- ① 南海トラフを念頭に置いた災害対応時における事業者間の連携体制や配船上の工夫などの事前検討
 - ア) 実働部隊の輸送需要の大枠及び当該需要を念頭に置いた想定ルート of 把握(発災3日以内)
 - イ) ア)を前提に、事業者による便数抑制や配船の工夫や複数事業者間における輪番制等の具体策の検討
 - ウ) 発災3日以降に発生するであろう、物資輸送やホテルシップ等被災者支援の需要に対応する船舶の確保方策の検討
- ② 予約済の荷主や旅客に対する説明円滑化に関し、運送約款等における災害対応の取り扱いの検討
(標準運送約款等の改正の要否検討含む)

① 災害対応に活用可能な船舶の具体的確保方策の提示

② 荷主等への説明円滑化のための標準運送約款等改正の要否の整理

検討体制

災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会WGについては、下記のメンバーを委員とし、また、海事局内航課を事務局とし、平事業からの離脱を円滑化する具体的方策を検討することとする。

<海運事業者関係>

- ・ 梅本 安紀 昭和日タン(株)取締役常務執行役員安全管理部長
- ・ 大内 芳男 近海郵船(株)取締役
- ・ 岡田 俊樹 太平洋フェリー(株)常務取締役
- ・ 小川 正順 共栄運輸(株)取締役営業部長
- ・ 斎藤 聡 北日本海運(株)取締役安全統括管理者
- ・ 佐々木 正美 新日本海フェリー(株)常務取締役
- ・ 高橋 俊介 津軽海峡フェリー(株)社長室長
- ・ 寅谷 剛 川崎近海汽船(株)取締役・フェリー部長
- ・ 早光 篤彦 神鋼物流(株)常務取締役物流本部長
- ・ 百瀬 祐二 商船三井フェリー(株)常務取締役

<現地救援活動組織関係>

- ・ 大野 龍男 厚生労働省医政局災害医療対策室DMAT事務局 局員

<関係省庁>

- ・ 山本 悟司 内閣府政策統括官(防災担当)付参事官(災害緊急事態対処担当)付参事官補佐
- ・ 山下 孝司 防衛省 運用企画局事態対処課国民保護・災害対策室 防衛部員
- ・ 花岡 豊 警察庁 警備局警備課災害対策室 課長補佐
- ・ 塩谷 壮史 消防庁 国民保護・防災部防災課 広域応援室 課長補佐
- ・ 小田桐 俊宏 国土交通省 海事局内航課 企画調整官
- ・ 嶋倉 康夫 国土交通省 四国運輸局 交通環境部 部長

船舶活用の基本的類型

災害時の船舶活用の基本的類型

WG委員事業者へのアンケート調査及び昨年度調査検討会報告書に基づき、東日本大震災、阪神・淡路大震災の実績を踏まえた大規模災害時の船舶の活用形態を整理したものが下表である。

| 活用目的 | 活用機能 | 想定される船舶 | 1～3日目 | 4～10日目 | 11日目～ |
|----------------------------------|-------------------|----------------------------|-------|--------|-------|
| 救出・救援等に係る 車両・人員の輸送(実 働省庁等) | 輸送(旅客輸送、 車両航送) | フェリー、RORO船 | | | |
| 被災者の避難 | 輸送(旅客輸送、 車両航送) | フェリー | | | |
| 緊急支援／復旧・復 興事業に係る物資の 輸送 | 輸送(貨物輸送、 車両航送) | フェリー、RORO船、コ ンテナ船、一般貨物船 | | | |
| 燃料の輸送 | 輸送(貨物輸送) | 油送船(タンカー) | | | |
| 被災者等支援 | 宿泊、給食・給水、 入浴 | 客船(クルーズ客船)、 練習船、フェリー等 | | | |
| その他 | 医療、通信、電力 供給 | 客船(クルーズ客船)、 練習船、フェリー等 | | | |

通常事業への影響の評価

災害時の船舶活用にあたっての課題の類型化

大規模災害時に船舶を活用する場合について、想定される課題を整理したものが下表である。

なお、災害発生時の船舶活用は、通常航路での対応(①)及び運航休止となった航路がある場合はその船舶活用(④)を基本とし、状況に応じて寄港地の変更(②)や臨時航路開設等(③)の対応を行うことを想定する。

| 課題 | 既存航路の運航継続 | | | 既存航路の運航休止 |
|-------------------------------|-------------------------------------|---------------|------------|--------------|
| | ①通常航路で対応 | ②寄港地を変更して対応 | ③臨時航路を開設等 | ④臨時航路を開設等 |
| | 寄港地・時刻の変更なし | 運休・時刻変更の可能性あり | 運休・時刻変更が発生 | 運休中の船舶を活用 |
| 発災 1～3日 | 顧客・積荷の優先順位付け | ○ | ○ | ○ |
| | 航路申請等の手続き | — | ○ | ○ |
| | 予約済み旅客・車両・貨物との調整 (解約・払い戻し・予約変更) | ○ | ○ | ○ |
| 発災 3日以降 | クレーム・問合せ対応 | ○ | ○ | △(運休自体に伴い発生) |
| | 通常寄港しない港湾の受入態勢の構築 (荷役、タグ、給油、給水等) | — | ○ | △(同上) |
| 中長期的な離脱 (臨時航路、ホテルシッ プ等) | 荷主等の航路利用者の理解 | △ | ○ | ○ |
| | 既存顧客の流出 | △ | ○ | △(同上) |
| | 船員の確保 | — | △ | ○ |

通常事業への影響の評価も含め、第2回WGで検討済み

第3回WGで検討予定

※この他、共通的な課題として、運送約款の改正の要否についても検討予定。(第3回WG)

災害時の船舶活用にあたっての課題の類型化

| 項目 | 内容 |
|--|---|
| 顧客・積荷の優先順位付け (①、②、③、④) | <ul style="list-style-type: none"> ・大規模災害時には、いずれの顧客・荷主も緊急性を主張するため、複数の顧客・積荷間の優先順位の付け方が課題となる。 ・フェリーの場合、荷主間に加え、旅客でも同様の課題が生じる。 ・行政からの要請も同様に、民間事業者では何を優先すべきか拠り所がないため、複数の省庁・自治体からの要請に対する優先順位の付け方が課題となる。 ・既存航路の運航を継続する場合(①、②、③)、定常的に利用している顧客・荷主と、それ以外の顧客・荷主の優先順位の付け方も課題となる。 |
| 航路申請等の手続き(②、③、④) | <ul style="list-style-type: none"> ・東日本大震災の際には、担当者によって対応が異なったり、変更のない事項に関する書類提出を求められたりするケースが見られたことから、大規模災害時の寄港地・時刻の変更や臨時航路開設等に際し、迅速かつ円滑な航路申請等の手続きのあり方が課題である。 |
| 予約済み旅客・車両・貨物との調整(解約・払い戻し・予約変更)／クレーム・問合せ対応 (①、②、③、④) | <ul style="list-style-type: none"> ・既存航路の運航が継続しているにもかかわらず、災害対応への船舶活用に伴い、予約済み旅客・車両・貨物の解約・払い戻し・予約変更等が必要となる場合(①、②、③)、対象となる旅客・荷主の理解を得つつ調整を行うことや、クレーム・問合せ対応に伴う負担をいかに軽減するかが課題となる。(旅客については、フェリーの場合のみ) ・なお、既存航路が運航休止している場合(④)、船舶の災害対応の有無にかかわらず、運航休止自体に伴って同様の調整が必要となる。 ・トラックの荷主については、初動期の3日目頃までの間、人命救助を優先するため、災害対応用途の利用を優先することについて比較的理解が得やすいのに対し、一般の旅客は、旅行中の宿泊施設なども予約済みのため、予約の変更や運航中止を納得してもらうのが難しいとの意見もある。 ・一般貨物船やタンカー、一部のRORO船の場合、荷主の意向に基づいて配船しているため、災害対応への船舶活用の判断自体が、荷主によって行われることとなる。 |

※①～④の番号は、前ページ表中の既存航路との関係のケース分けを示す。(以下同様)

災害時の船舶活用にあたっての課題の類型化

| 項目 | 内容 |
|-------------------------------|--|
| 通常寄港しない港湾の受入態勢の構築(②、③、④) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 大規模災害時の寄港地変更や臨時航路開設等に際し、通常は航行しない海域(かつ津波発生時には大量の浮遊物等が存在しうる海域)における航路の安全の確保・確認が前提となる。 ・ 平時は利用していない港湾(特に当地の代理店とのネットワークがない港湾)において、以下の事項について受入態勢を構築することが課題となる。 <ul style="list-style-type: none"> － 船の接岸条件等の確認: 岸壁の高さ、水深、岸壁長等 － 各種港湾サービスの手配: タグ、パイロット、綱取り、港湾荷役、給油、給水、食料、清掃等)等 ・ 船舶保険の適用可否の確認、必要な場合は新たに保険付与が必要となる。 |
| 荷主等の航路利用者の理解／既存顧客の流出(①、②、③、④) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 災害対応への船舶活用にあたっては、いずれのケースも何らかの形で荷主等の航路利用者に影響が及ぶことから、航路利用者の理解をいかに得るかが課題となる。 ・ 船舶活用が中長期に及ぶ場合、定期航路の既存顧客の多くが「枠」を持つ継続利用者であるため、こうした既存顧客の他航路や他の輸送手段などへ流出をいかに抑制するかが課題となる。 ・ 通常航路で対応する場合(①)、影響の程度は予約可能な枠の縮小程度で比較的軽微だが、寄港地を変更して対応する場合(②)、時刻変更等により荷主の輸送ニーズに適合せず、顧客流出につながる可能性が高まり、臨時航路の開設等の中長期的な航路離脱の場合(③)、その影響は甚大となる。なお、既存航路が運航休止している場合(④)、船舶の災害対応の有無にかかわらず、運航休止自体に伴って同様の課題が生じる。 ・ 定期航路の場合、各種協力会社が船社と長期契約を結んでいたり、設備投資を行っていたりするため、航路離脱にあたっては、荷主等の顧客に加え、これら協力会社等の協力・理解も必要となる。 ・ 他の船社と共同運航している航路の場合、パートナーとなる船社の意向も確認する必要がある。 |
| 船員の確保(②、③、④) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 大規模災害時の寄港地変更や臨時航路開設等に際し、船員及び組合の同意を速やかに得ることが課題となる。特に短距離フェリーでは自宅通勤が基本のため、通常の勤務地を離れることについて同意が必要となる。 ・ 遠隔地や継続的な航路離脱の場合は、船員のローテーションが必要となるため、そのための船員確保や現地までの交通手段等の確保も課題となる。 |

通常事業への影響の評価

既存航路で対応する場合、既存航路を離脱して災害対応にあたる場合それぞれについて、災害時の船舶活用が通常事業に及ぼす影響に関する評価(影響の内容、影響の度合い、影響の及ぶ期間等)を整理したものが下表である。

| 項目 | 内容 |
|-----------------|---|
| 既存顧客の流出に伴う収入の減少 | <ul style="list-style-type: none">・災害に伴い既存航路が運航休止している場合、運航休止自体に起因する既存顧客の流出懸念はあるものの、行政からの要請に基づき、通常と異なる航路で運航することによる問題は生じない。・既存航路を災害対応に活用する場合、1便をすべてチャーターする形態は、既存顧客にとって欠便となるため影響が大きいですが、数便に分けてスペースチャーターする形態であれば調整可能と考えられる。<ul style="list-style-type: none">- (例)東日本大震災の際には、自衛隊の利用を優先し、そのスペースを確保した上で残りを一般利用に振り分けるようにした事例、先着順ではなく、荷物の内容を確認して公共性に照らして優先順位を決めた事例、①実働3省庁、②既存荷主の中でも社会的に影響が大きいと思われる荷物、③既存荷主の順に枠を確保した事例等が報告されている。また、自衛隊と一般旅客が同乗することに伴うクレーム等は生じなかったとされている。・既存航路が運航されているにもかかわらず、当該航路を離脱して他の航路に船舶を投入することについては、<u>他の航路や他の交通手段への顧客流出につながることから</u>、各事業者とも当該航路事業の死活問題と捉えており、<u>顧客の理解を得られることが絶対条件</u>としている。・具体的には、初動期の3日間程度において人命救助を優先し、救援部隊等の輸送に当たるため、<u>単発で既存航路を離脱するのであれば、荷主等の理解を得ることは可能</u>と考えられる。・一方、<u>中長期的な航路離脱の場合、既存顧客の流出が懸念されるため、仮に離脱期間の金銭的補償がなされても、離脱することは困難</u>との意見が多い。<ul style="list-style-type: none">- (参考)本州ー北海道間の長距離フェリー航路やRORO船航路は、24時間目一杯船を稼働させている状況のため、仮に4隻で運航している航路から1隻を離脱させた場合、離脱期間に逸失する運賃収入だけで、単純計算で全事業収入が3/4、2隻投入の航路なら1/2となる。・<u>離脱を余儀なくされる場合には、区間や船型等が類似する航路間・事業者間での負担にできるだけ不公平が生じないような形での協力が必要</u>との意見で、各事業者とも一致している。 |

通常事業への影響の評価

| 項目 | 内容 |
|------------|---|
| 関連産業に及ぼす影響 | <ul style="list-style-type: none">・定期航路の場合、綱取り、横持ち、港湾荷役作業(フェリーの船内作業等も含む)、船員給食等、各種協力会社が船社と長期契約を結んでいたり、設備投資を行っていたりするため、航路離脱に伴い既存航路の運休や減便が生じると、協力会社の収入も減少し、中長期に及ぶ場合には事業継続が困難になる恐れがある。- (参考)フェリー事業者の関係会社である海陸一貫輸送事業者(フォワーダー)のうち、会社概要が公表されている事例では、従業員規模が数十人程度、トレーラー等の保有車両数が数百台規模に上っている。・道路が接続していない北海道一本州間では、海上輸送が幹線輸送の中核を担っているため、定期航路の輸送力低下は、物価の上昇やサプライチェーンの途絶といった形で、北海道の経済活動や市民生活に支障が生じる恐れがある。- (参考)北海道発の品目では、夏野菜、イカなどの水産物、酪農製品等が海上輸送されており、これらの産業の出荷に大きな影響が及ぶ。また、自動車部品工場も苫小牧周辺等に立地しており、自動車産業のサプライチェーンへの影響も懸念される。北海道着の品目では、食料品、日用品等の生活必需品の多くが本州から輸送されており、これらの品目の供給が停滞したり、物価が上昇したりすれば、住民生活にも重大な影響が及ぶこととなる。 |

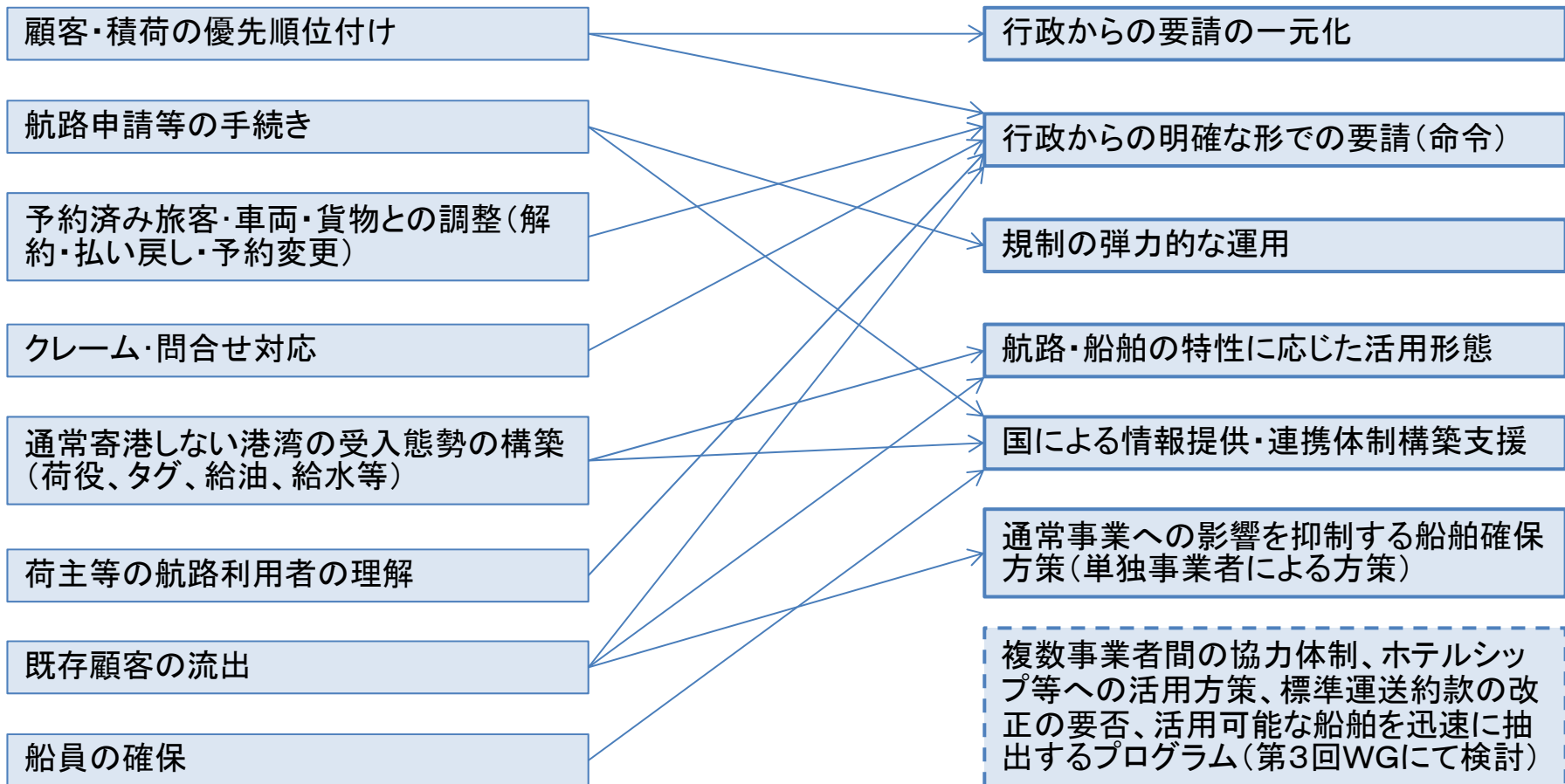
通常事業への影響の評価

| 項目 | 内容 |
|--|---|
| 寄港地変更や臨時航路開設等に伴う事業者の負担／顧客対応に伴うコストの増加や従業員の負担の増加 | <ul style="list-style-type: none">・災害時における船舶活用は、事業者の社会的使命としてできる限りの協力を行うことが求められるが、そのコストについては、要請者である行政から事業者に対して適切な負担ないし補償がなされることも重要と考えられる。既存航路を活用し、定期航路の1便全体もしくはスペースの一部をチャーターするケースでは、コスト構造が分かっていることから、人数や車両台数等に応じてコストを算定することが比較的容易と考えられる。<ul style="list-style-type: none">- (例)フェリー各社と防衛省との契約では、人数や車両台数等に応じてコストを算定する方法を採っている。・寄港地変更や臨時航路開設の場合には、航路開設準備や、就航先での港湾サービスの提供、船員の確保などにあたって追加的コストが生じることから、これらも含めた金額を要請側が負担する必要がある。さらに、船社負担コストに加え、既存航路の協力会社等に対する適切な補償も必要となる。<ul style="list-style-type: none">- (例)自衛隊の要請に基づき高速船を奄美・沖縄方面に運航した事例では、事前に船長や一等航海士を現地に派遣し、港内の状況(回頭可能な水域の確保、潮流、風等)や港湾サービスの状況(タグボート、パイロット、エスコート等)について調査を行っており、こうした出張経費(旅費、人件費等)が発生している。- (参考)船員の確保にあたっては、乗船する船員の人件費に加え、期間が通常のローテーションを超える場合には船員の交替に伴う現地までの往復の交通費や、短距離航路で船員が通い勤務の場合にはホテルの宿泊費等も必要となる。- (例)綱取り、積み卸し作業、船内清掃、給油、給水、船員給食等といった各種サービスについて、東日本大震災では、八戸港から青森港へ、茨城港から東京港へ、既存事業者が通いで対応した例があり、この場合は交通費等の追加で済むが、遠隔地の場合には、当地の事業者新たに委託するか、既存寄港地から出張・宿泊対応を行うための費用が必要となる。・これらのコストに加え、既存航路の運航を継続した場合に得られたであろう利益相当分まで補償すべきかという点については、利益は得られなくてもやむを得ないとの意見がある一方、本来的には逸失利益まで補償すべきという考え方もあり、これらの点について検討・調整が必要と考えられる。 |

災害時における船舶活用の円滑化方策

船舶活用にあたっての課題への対応策(案)

災害時の船舶活用にあたっての課題について、それぞれへの対応策を整理したものが下図である。



船舶活用にあたっての課題への対応策(案)

| 項目 | 内容 |
|-------------|--|
| 行政からの要請の一元化 | <ul style="list-style-type: none">・大規模災害時には、優先順位をどうつけるかが重要な課題であり、<u>国・地方自治体を含め複数の行政主体から輸送等の要請がある場合、国土交通省等において情報を集約し、要請を一元化</u>してほしいとの意見が多く挙げられている。・例えば被災直後の3日間程度は自衛隊優先とし、その後、次第に地方自治体から出てくる細かいニーズをとりまとめて国土交通省から要請する形に移行するのが現実的との意見もある。→自治体で不足する部分について国が対応することとなっているため、自治体等から海運事業者への個別要請まで国で一元的に把握し優先順位をつけるのは困難であるが、緊急災害対策本部への要請については、要請のあった順等を原則として対応する方針。 |

船舶活用にあたっての課題への対応策(案)

| 項目 | 内容 |
|-------------------|---|
| 行政からの明確な形での要請(命令) | <ul style="list-style-type: none"> ・船舶の離脱や臨時航路開設等にあたっては、優先順位を明確化し、顧客の理解も得られやすくする観点から、法律に基づき、国の命令で対応するなど、明確な形で要請が発出される形をとることが望ましいとの意見が多い。国から何らかの宣言が発せられ、広く周知できれば、事業者も「国の要請に基づき臨時の運航に入ります」等と宣言し、災害時の特別態勢を取りやすいとの意見が挙げられた。 ・その際、複数の要請がある場合の優先順位についても、明示した方がよいとの意見が挙げられた。 →国土交通省海事局から船舶活用を要請する場合には、災害時の運航体制をとることを明確に示す形で要請(場合によっては海上運送法第26条の航海命令の活用も含め)を発出することはできないか。またその際、複数の要請がある場合の優先順位についても明示することはできないか。 ・要請(命令)にあたっては、事業者に対して、航路・時期・期間等を明示して、明確な要請を発出することが必要とされている。自衛隊との契約はこうした内容となっており、自衛隊に準じて、時間軸に沿って準備を進めることが要請されるが、国土交通省からの要請に基づく船舶活用についても、地方の出先機関も含め、このような発令ができる態勢を整えてほしいとの意見がある。 ・現場で行政の出先機関や事業者が判断に迷うことがないように、要請に当たっての取り決めが必要な事項を予め抽出し、運用方法を予め決めておくべきとの意見も挙げられている。 →災害発生時に上記要請等を円滑に運用するため、事前に、事業者に対して示すべき項目(航路・時期・期間等)や、地方運輸局における各種手続の事務取扱要領等を取り決めておき、災害発生時にはこれに基づき要請等が発出・運用してはどうか。 |
| 規制の弾力的な運用 | <ul style="list-style-type: none"> ・航路の変更・開設等に関する諸手続が簡素化されるのであれば、迅速な就航が可能との意見がある。 →上述した地方運輸局における各種手続の事務取扱要領等と併せて、災害時における対応について、現場の裁量に委ねることが可能な事務や裁量の範囲等、規制の弾力的な運用について、予め取り決めておいてはどうか。 |

船舶活用にあたっての課題への対応策(案)

| 項目 | 内容 |
|--------------------------|---|
| <p>航路・船舶の特性に応じた活用形態</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・船舶の船種・船型や航路の特性に応じて、災害時に船舶を最も有効に活用できる形態は異なることから、それらの特性に応じた活用が重要である。 ・＜船舶の資格・構造上の制約＞ ・船舶の資格や構造上、運航できる航路が限定される場合がある。また、フェリーの場合、ランプウェイの位置、可動橋の有無、防舷材の位置等により、利用可能な港湾がかなり限定される。 ・＜既存航路の最大限の活用＞ ・時間軸に関する条件として、初動期の3日間は、寄港地の変更や新規航路開設が間に合わないことから、既存航路での対応が基本となる。また、実働省庁の隊員輸送が中心となるため、フェリーが中心となる。 ・概ね4日目以降には輸送対象が支援物資に移行していくが、その場合も既存航路が活用できる場合には、当該航路を最大限活用することが円滑かつ効果的と考えられる。この場合、既存航路の寄港地に近い地域に物資を一旦ストックし、必要に応じて被災地に送ることも想定される。 ・＜被災状況を踏まえた船舶の活用や停泊時間の活用＞ ・既存航路を離脱しての対応が求められる場合には、例えば東日本大震災で東日本の太平洋側を就航する航路が運休を余儀なくされたように、南海トラフ地震の際は西日本の航路に運休が生じることも想定され、まずはこれらの船舶を活用することが想定される。 ・南海トラフ地震全体を考えれば、太平洋側が被害も必要となる輸送量も大きいいため、日本海側の航路から船舶を離脱させ、太平洋側に回すことが中心となることも考えられる。 ・既存の中長距離の航路で発着港における停泊時間に余裕がある場合、中間の寄港地を増やすことも考えられる。 |
| <p>国による情報提供・連携体制構築支援</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・大規模災害時には、航路申請等の手続き、通常寄港しない港湾の受入態勢の構築、船員の確保等にあたって、事業者の負担が極めて大きい。 →災害発生時に上記の各事項を事業者が円滑に行えるようにするため、国において適時・適切な情報提供や、関係者間の連携体制の構築支援等を速やかに行えるような事前準備・調整を行っていただく。 |

通常事業への影響を抑制する船舶確保方策(案)

通常事業への影響を抑え、船舶を確保する具体的方策のうち、個別事業者に関するものの可能性及び効果について整理したものが下表である。

| 項目 | 内容 |
|---------------------|--|
| 既存航路の増便 | <ul style="list-style-type: none">・一部の航路においては、平常時より速度を上げて一定の増発を行うことが可能であり、最大限のシャトル輸送を行うことで、輸送力の低下をある程度抑制(例えば、通常1日8便を1日10便にまで拡大)することが可能との意見がある。→既存航路(特に比較的短距離の航路)の運航を継続し、その船舶を活用する場合、平常時より速度を高めたり、運航間隔を短縮したりすることで増発を行い、輸送力を一時的に向上させることで、災害向け活用に伴う輸送力の低下を抑制することが可能。 |
| 既存航路のスペースチャーターによる活用 | <ul style="list-style-type: none">・既存航路を災害対応に活用する場合、1便をすべてチャーターする形態は、既存顧客にとって欠便となるため影響が大きい。→既存航路の運航が継続している場合、1便をすべてチャーターするのではなく、数便に分散して船舶のスペースをチャーターすることで、災害対応に伴う既存顧客への影響を軽減しつつ、災害対応に必要な輸送力を確保することができるのではないか。 |
| 運休中の船舶等の活用 | <ul style="list-style-type: none">・東日本大震災では、青函航路で運休中の高速船が臨時航路として活用された事例がある。→運休中の船舶や予備船が存在する場合には、これらの船舶を災害対応として活用することが想定される。 |
| (複数事業者の協力による方策) | <ul style="list-style-type: none">・既存航路を離脱して船舶を活用する場合には、航路・事業者間での交代制により、各社の負担を公平化することが想定される。(第3回WGにおいて検討) |

第3回WGの検討項目

第3回WGの検討項目

第3回WGにおける主な検討項目としては、以下の3点が挙げられる。

1. 複数事業者間における協力体制の検討

(事業者からの主な意見)

- ・既存航路を離脱して船舶を活用する場合には、同一航路もしくは類似する航路において、複数隻（できるだけ多数）の船舶が就航している航路において、航路・事業者間での交代制により、各社の負担を公平化することが想定される。その際、事業者間で不公平感がでないようにする必要がある。

2. ホテルシップ等への活用の可能性の検討

(事業者からの主な意見)

- ・フェリーの船員は、長い場合でも2週間乗船＋1週間休み、短い場合は2労2休、4労2休、4労4休といったサイクルであり、遠隔地や継続的な航路離脱の場合は、船員のローテーションが必要となる。この場合、現地まで交通手段等の手配も必要となる。
- ・中長期的な航路離脱の場合、既存顧客の流出が懸念されるため、仮に離脱期間の金銭的補償がなされても、離脱することは困難。
- ・定期航路の場合、綱取り、横持ち、港湾荷役作業（フェリーの船内作業等も含む）、船員給食等、各種協力会社が船社と長期契約を結んでいたりと、設備投資を行っていたりするため、航路離脱に伴い既存航路の運休や減便が生じると、協力会社の収入も減少し、中長期に及ぶ場合には事業継続が困難になる恐れがある。
- ・ホテルシップ等については、運休航路の船舶や純客船の活用が適切と考えられる。フェリーは「人車一体」の輸送形態が可能なため、貴重な輸送資源として活用すべき。

3. 標準運送約款改正の要否検討

(事業者からの主な意見)

- ・5条6項に記載済みである。それ以上に必要とは思わない。
- ・「省令を優先する」といった、より強い表現を入れると、荷主に対しては説明しやすくなるが、一方で、原発事故のような危険がある場合に対応した規定も盛り込むことが求められる。